

## ZOEKEN NAAR EEN ALTERNATIEF. TIEN VERBEELDINGEN VAN DE MODERNE STAD

CHRISTOPHE VAN GERREWEY

In de loop van de twintigste eeuw is het klassieke utopische denken in de architectuur en de stedenbouw nagenoeg verdwenen. Maar al in de negentiende eeuw blijkt het utopische ruimtelijke denken van socialistische als Saint-Simon, Fourier en Owen minder ambitieus en eerder behoudsgezind of zelfs regressief te zijn geworden. Het utopisme probeert maatschappelijke situaties te bestendigen en niet zozeer processen van na de industriële revolutie in de toekomst te projecteren. De utopie wordt 'een veeleer provinciale idee', zo schrijft de architectuurtheoreticus Colin Rowe:

De beste geesten van toen waren vaak sterk beïnvloed door subtiële hypothesen als die van de 'organische' natuur van de samenleving; op hen moet Utopia een overdreven mechanische indruk hebben gemaakt. Intellectuelen keerden Utopia de rug toe. Zij werd dan ook hopeloos naïef: aan haar platoonse vormen beantwoordde niet langer een inhoud. In de negentiende eeuw verwerd Utopia tot fervente filantropie of al even fervente zelfhulp.<sup>13</sup>

In de twintigste eeuw, en zeker na de Tweede Wereldoorlog, groeit het pessimistische besef dat architecten of stedenbouwkundigen geen betere wereld kunnen verbeelden, laat staan realiseren. Dat inzicht werd hun niet alleen door conservatieve denkers of apologeten van het liberalisme, maar ook en vooral door Karl Marx aangereikt. Rechtse filosofen bekritiseren dat men door middel van concepten, plannen en tekeningen naar alternatieve maatschappijvormen zoekt, marxisten wijzen het utopische denken als zodanig af: volgens hen is dat lichtzinnig en oppervlakkig, aangezien het niets structureels verandert. Net zoals elke culturele bezigheid maken architectuur en stadsplanning in de opvatting van Marx deel uit van de maatschappelijke bovenbouw. Hoofdarbeiders, kunstenaars en architecten kunnen niet meer doen dan de bestaande onderbouw weergeven en ver-

sterken. Een revolutie ontstaat aan de basis en moet de maatschappij veranderen door zelf het kapitalisme omver te werpen.

De belangrijkste vertegenwoordiger van dit antiutopische denken in de architectuur is de historicus en theoreticus Manfredo Tafuri. In 1973 publiceert hij *Ontwerp en utopie. Architectuur en ontwikkeling van het kapitalisme*. In het slothoofdstuk getiteld 'Problemen in de vorm van een conclusie' schrijft hij:

Van de vele illusies van de intellectuelen moet als eerste die illusie ontmaskerd worden die enkel met de waarde van het beeld tracht te anticiperen op de voorwaarden van een architectuur 'voor een bevrijde maatschappij'. Nog afgezien van het overduidelijke utopisme van een dergelijke onderneming gaat degene die een dergelijk parool uitvaardigt voorbij aan de vraag of een dergelijk doel te bereiken is zonder een linguïstische, methodologische en structurele revolutie, die ver boven de louter subjectieve wil of de loutere modernisering van een syntaxis uitgaat. [...] Men kan geen architectonische 'contra-vormen' voorstellen: het zoeken naar een alternatief, enkel binnen de structuren die het karakter van het ontwerpen zelf bepalen, is een openlijke *contradictio in terminis*.<sup>14</sup>

Architectuur en stedenbouw verworden, kortom, 'tot vorm zonder utopie, in het beste geval tot sublieme nutteloosheid'. Het is een stelling die kritiek van het kapitalisme en het utopische denken onbruikbaar maken voor de architectuur in de strikte zin: wat architecten ook tekenen of bedenken, ze bevestigen de status quo.<sup>15</sup>

Langs moeilijk te achterhalen omwegen hebben deze inzichten vanaf de jaren zestig een grote invloed op de westerse architectuurwereld uitgeoefend. In Tafuri's veroordeling van de architectuur tot 'sublieme nutteloosheid' valt een bouwkunstige pendant te herkennen van Adorno's beroemde uitspraak dat na Auschwitz poëzie onmogelijk is geworden. Steeds meer hebben architecten en stedenbouwkundigen er zich bij neergelegd dat ze de maatschappij en het systeem slechts tot uitdrukking brengen zonder daar iets aan te veranderen. Idealisme lijkt door realisme te zijn vervangen. Het architecturale modernisme — het geloof dat het mogelijk is om met gebou-

wen en stadsontwerpen de maatschappij beter, modern en rationeler te maken — lijkt enkel nog als vormelijk recept en als herkenbare lifestyle voort te leven. Maar als dat inderdaad zo is, dan loopt dit essay over architecturale representaties van de ideale stad in de twintigste eeuw bij voorbaat dood.

Het is echter zeer de vraag of een intellectuele bezigheid als architectuur het wel zonder idealisme kan stellen. Als architecten er geen kritische idealen op na houden, worden ze volstrekt overbodig: in dat geval nemen vormgevers, projectontwikkelaars of ingenieurs hun werk efficiënt en probleemloos over. Er bestaat dan ook een tegentraditie in de twintigste-eeuwse en contemporaine architectuur die Marx' dictum over het eenrichtingsverkeer tussen onder- en bovenbouw tegensprekt of nuanceert. Is het niet mogelijk om met architecturale en stedenbouwkundige projecten alternatieven te suggereren? Kan er niet worden gezocht naar representaties van ideale of minstens toch betere steden, die door hun helderheid duidelijk maken wat er mis is met de manier waarop de stad tegenwoordig wordt georganiseerd, die tonen wat de lotsbestemming van mensen is, maar ook en evenzeer wat voor wijziging en verbetering vatbaar is? De vraag is, kortom, of de stad zo kan worden verbeeld dat meer mensen er hoop aan ontlennen.

In zijn boek *Spaces of Hope* uit 2000 beantwoordt de Britse professor in de geografie David Harvey die vraag positief. Hij stelt een 'spatiotemporeel' of 'dialectisch' utopisme voor dat idealisme met realisme combineert, dat aspecten van het leven en de stad aanvaardt, aan het licht brengt en uitvergroot, maar tegelijk ook bestaande situaties wijzigt en in hun tegendeel omkeert: een eerste, fundamentele stap in de creatie van een alternatieve wereld.<sup>16</sup>

In de tien stadsverbeeldingen die hieronder zijn verzameld, staat precies dat op het spel. In meer of mindere mate zijn de projecten, plannen en tekeningen die worden voorgesteld realistisch, omdat ze eigenschappen van de stad verbeelden en vormgeven zoals die bestaat en bekend is. Tegelijkertijd is er altijd idealisme in het spel, al was het maar door het geloof dat maatschappelijke problemen een duidelijke, betere of — waarom niet? — mooiere vorm krijgen. *Utopia light? Second-Rate Utopia?*<sup>17</sup> Ongetwijfeld. Toch blijft in het voorgestelde werk iets van de hoop op een betere toekomst over. Want telkens wordt er een stad bedacht die — met een minimale definitie van

de utopie zoals die door Roland Barthes wordt aangereikt — 'zich voortdurend baseert op wat er misloopt in de wereld'.<sup>18</sup>

*Le Corbusier, Ville contemporaine de trois millions d'habitants (1922)*

Uiteindelijk probeert elke stedelijke verbeelding een voltooid vorm te geven aan een omgeving die voortdurend verandert en die eerder door individueel initiatief dan vanuit het overkoepelende perspectief van de architect wordt bepaald.<sup>19</sup> De chaos van de metropool is onvermijdelijk, en in een liberale maatschappij kan die wanorde enkel met experimenten en theoretische demonstraties worden geconfronteerd. Intensief en met luide weerklank heeft de Zwitsers-Franse architect Charles-Édouard Jeanneret-Gris, beter bekend als Le Corbusier (1887–1965), tijdens het interbellum voor de moderne stad een geordende maar vooruitstrevende vorm bedacht. Zo bijvoorbeeld met zijn *Plan Voisin* uit 1925. Het plan is genoemd naar een Franse fabrikant van luxeauto's die de activiteiten van Le Corbusier financieel ondersteunde. In zijn plan stelde die voor om delen van Parijs te vervangen door een grid van wolkenkrabbers met een kruisvormig plan. Wat moest sneuvelen was de traditionele straat, die op maat van de negentiende-eeuwse stad was gesneden, maar niet aan de auto was aangepast. Ook in *La ville radieuse*, die Le Corbusier op vraag van de Sovjet-Unie tussen 1930 en 1935 als socialistische tuinstad voor honderdduizend inwoners ontwierp, is de straat verdwenen. De gebouwen staan op palen, het maaiveld wordt vrijgehouden, en slechts twaalf procent van de oppervlakte is bebouwd. Begin jaren dertig ontwikkelt de architect op eigen initiatief projecten voor Algiers, de hoofdstad van de Franse kolonie Algerije, die een grote inheemse bevolkingsgroei kent. Hij spreekt van het *Plan Obus*: munitie voor de twintigste-eeuwse verstedelijking, die administratieve routines en gewoonten kan verbrijzelen. Le Corbusier is zo realistisch mogelijk: hij stelt voor om langs de Afrikaanse kust één golvende strook te bouwen, waarin een snelweg, woningen, gemeenschappelijke voorzieningen en garages zijn ondergebracht. De voorstellen zijn te vooruitstrevend om aanvaard te worden.

In 1922 had Le Corbusier al een *Ville contemporaine de trois millions d'habitants* ontwikkeld, de blauwdruk voor de latere plannen die ik zojuist kort heb besproken. Zijn vrienden vroegen hem of hij van zins

was op de maan te gaan bouwen. Toch vertrekt de architect ook in dit geval van analyses van de actuele toestand en van toekomstige problemen: exponentiële bevolkingsgroei en een dreigend verkeersinfarct. Een centrale as doet dienst als snelweg met ondergronds publiek transport. Links en rechts bevinden zich in parkzones woongebouwen van zes verdiepingen, en verderop een grid van wolkenkrabbers voor kantoren met een kruisvormig plan — in totaal een werkgebied van 3,6 miljoen vierkante meter of 360 hectare met 24 torens van 60 verdiepingen hoog, die 600.000 werkplekken opleveren.

In zijn boek *Großstadtarchitektur* uit 1927 heeft de Duits-Amerikaanse architect en stedenbouwkundige Ludwig Hilberseimer (1885–1967) het project van Le Corbusier besproken. Hilberseimer onderkende de kwaliteiten:

Wanorde maakt plaats voor orde, onzekerheid voor zekerheid, onrust voor rust. De lucht is zuiver, het leven versimpeld. Alle moeilijkheden van de hedendaagse metropool zijn verwijderd, heel het probleem is schitterend opgelost.<sup>20</sup>

Toch was hij ook kritisch. De dichtheid aan woningen was te hoog, en parken en groenzones zouden kleiner worden als de werkelijke ruimte voor autoverkeer in overweging werd genomen. Een groter probleem vormde de verticale circulatie: tijdens spitsuren of bij noodgevallen zou er in de kantoorgebouwen van zestig verdiepingen een ongelooflijk verkeersinfarct ontstaan! En toch noemde Hilberseimer de plannen van zijn collega nergens utopisch — ze waren gewoon niet realistisch genoeg: Le Corbusier had zich door esthetische verlangens laten leiden, terwijl hij had moeten uitgaan van doelmatigheid en cijfers. Het debat tussen Le Corbusier en Hilberseimer draait in wezen rond de vraag wat de stad nodig heeft om leefbaar en efficiënt te blijven. Geen van beiden wil de huidige wereld vervangen. Ze willen de moderne maatschappij de vorm geven waar ze om vraagt.

### *Hilberseimer, High-Rise City (1924)*

In *Großstadtarchitektur* biedt Hilberseimer een bloemlezing van goede voorbeelden, van gebouwen en ontwerpen uit de eerste decen-

nia van de twintigste eeuw die het leven in de grote stad rationeel en praktisch begeleiden: woongebouwen, hotels, winkels, wolkenkrabbers, bruggen, tunnels en stations, ontworpen door collega's als J.J.P. Oud, Frank Lloyd Wright, Peter Behrens, Ludwig Mies van der Rohe, Le Corbusier en Walter Gropius. Metropoolarchitectuur, schrijft Hilberseimer, is een nieuw type van architectuur met haar eigen vormen en wetten:

Ze biedt de blauwdruk van de economische en sociologische condities zoals die vandaag opgeld doen. Ze tracht zich te ontdoen van al wat niet direct is. Ze streeft naar reductie tot de meest essentiële elementen om de grootste ontwikkeling van energie, de uiterste mogelijkheden van spanning en ultieme precisie te bereiken. Ze beantwoordt aan het leven van de hedendaagse mens; ze is de uitdrukking van een nieuw levensbewustzijn dat niet subjectief-individueel maar objectief-collectief is.<sup>21</sup>

Hilberseimer past zijn visie ook toe: tegenover de stad van Le Corbusier plaatst hij een project van eigen hand: *High-Rise City*, een stad voor een miljoen inwoners die hij in 1924 met tekeningen en al ontwikkelt — zonder die als zodanig te willen realiseren. Aan de basis van *High-Rise City* ligt een bouwblok van 100 meter breed en 600 meter lang. Deze bouwblokken worden evenwijdig gerangschikt. Op de eerste verdiepingen zijn commerciële functies ondergebracht, op de volgende vijftien verdiepingen woningen. Alles is gericht op efficiëntie en rationaliteit. De appartementen delen zo veel mogelijk voorzieningen. Afgezien van tafels en stoelen is er geen verplaatsbaar meubilair, zodat er bij een verhuizing enkel een koffer moet worden gepakt. Ter hoogte van de woongedeelten zijn er voetpaden, vijf verdiepingen lager ligt een straat van 60 meter breed voor autoverkeer. Samen met een netwerk van langeafstandstreinen vormt de metro het belangrijkste vervoersmiddel. Als dit plan vier keer werd herhaald, zo stelde Hilberseimer, zou er een stad voor vier miljoen inwoners ontstaan — op dat moment ongeveer de bevolking van het Berlijnse stedelijke gebied. Toch zou er voor dit gigantische aantal mensen slechts 5600 hectare nodig zijn — niet meer dan de oppervlakte van de historische stadskern van Berlijn, waar in de jaren twintig slechts twee miljoen mensen konden samenleven, vaak in ongunstige om-



standigheden. De appartementen in *High-Rise City* zouden van hoge kwaliteit zijn: veel zonlicht, geen binnentuinen of luchtkokers, voldoende ruimte tussen de wooneenheden, perfecte hygiëne, maximale efficiëntie en flexibiliteit. Heel anders dan Le Corbusier scheidt Hilberseimer wonen en werken niet van elkaar. Files tijdens de spits verdwijnen dan ook. Wonen op de bovenverdieping, werken op de benedenverdieping: dat werd in de middeleeuwen al gedaan, zo stelt de urbanist.

Later in zijn loopbaan neemt Hilberseimer afstand van deze voorstellen. Zijn aandacht verschuift naar een horizontale en landschapelijke aanpak van het woonprobleem, bijvoorbeeld in tuinsteden. *High-Rise City* omschrijft hij dan als 'eerder een necropool dan een metropool'.<sup>22</sup> Ook anderen zullen de etiketten doods, dystopisch en angstaanjagend op zijn ontwerp plakken. Het zou gaan om een al te idealistische verbeelding van een geordende, geometrische en onmenselijk efficiënte stad. Maar daarbij wordt de realistische inslag van *High-Rise City* over het hoofd gezien. In feite biedt die de onmiddellijke weergave van de principes en de mechanismen van de bestaande maatschappij. Naast de relatie tussen wonen en werken vormt speculatie hier een sleutelwoord. Door de industrialisering groeit de stadsbevolking exponentieel. Zowel architecten als overheden zijn verrast door de plotse woningnood. De bouwactiviteit wordt overgelaten aan ondernemers, die hun toevlucht nemen tot massaproductie. En die volop speculeren: het bouwen van woningen wordt een transactie waarmee snel winst kan worden gemaakt. Van architecten wordt enkel verwacht dat ze mooie gevels ontwerpen die wantoestanden — kleine appartementen zonder licht of lucht, uit inferieure materialen opgetrokken — aan het zicht onttrekken. Met de tekeningen van *High-Rise City* wil Hilberseimer dit proces blootleggen én overstijgen. De kleinste bouweenheid blijft de individuele woning, maar die varieert niet. In bestaande grote steden worden aan de lopende band woningen afgeleverd die handig verhullen dat ze in feite slechts kopieën van elkaar zijn. In *High-Rise City* wordt met die leugenachtigheid afgerekend, en het resultaat is een koele, harde maar waarachtige stad, die juist daarom nooit werkelijkheid zal worden. Het idealisme van de metropool van Hilberseimer ligt paradoxaal genoeg in de onmenselijke graad van realisme.

De stad die Hilberseimer ontwerpt is illusieeloos: precies daarom wordt ze door Manfredo Tafuri, doodgraver van de utopische archi-

tectuur, met bitter genoeg beschreven. In *High-Rise City*, aldus Tafuri, is

de bouweenheid niet langer een 'object', maar alleen nog de plaats waar de elementaire montage van de afzonderlijke cellen een fysieke vorm krijgt. [...] In de rigoureuze indeling van het productieplan gaat de specifieke dimensie van de architectuur, althans in haar traditionele betekenis, verloren. Het architectonische object wordt als iets dat ten opzichte van de homogeniteit van de stad 'uitzonderlijk' is, volledig opgelost.<sup>23</sup>

*Archizoom Associati, No-Stop City (1969)*

Omstreeks het middaguur, op een weekdag, in een jaargetijde dat er niet toe doet. Het weer is matig, niet goed, niet slecht. Het regent niet, maar de hemel is ook niet helder — die is gelijkmatig grijswit, alledaags, onfeestelijk, en de straat ligt in een dof, nuchter licht dat elke geheimzinnigheid, elke eigenaardigheid van stemming buitensluit.

Deze zinnen openen het 'Voorspel' van de roman *Koninklijke Hoogheid* van Thomas Mann uit 1909. Ze werden in 1969 geciteerd door het Italiaanse collectief Archizoom Associati om de 'sfeer' in hun *No-Stop City* te illustreren. De leden van Archizoom — Andrea Branzi, Gilberto Corretti, Paolo Deganello en Massimo Morozzi — wilden de realiteit van de metropool niet veranderen maar tot in het absurde overdrijven. *No-Stop City* is een plan voor de totale verstedelijking van de wereld. Het is geen ontwerp om mee naar een aannemer, een stadsbestuur of een overheid te stappen, het is een metaproject dat een conditie weergeeft. Het verlangen om een architectonisch object of een stedenbouwkundig ensemble te realiseren lijkt door Archizoom te zijn opgegeven.

Het basisidee van *No-Stop City* is de reductie van de stad tot de belangrijkste infrastructuur. Eén tekening, vijf volle pagina's groot, gemaakt met een typemachine, bestaat uit punten (kolommen) en kruisjes (liften). In andere illustraties zijn over dit grid willekeurige

vormen — lijnen, serpentines, rasters, letters, krabbels — aangebracht. Alles is mogelijk, alleen de onderliggende, oneindig uitbreidbare, altijd identieke basisstructuur is onverwoestbaar. *No-Stop City* wordt ook via een spiegelende doos getoond: een vierkant volume dat aan de binnenkant aan de vier opstaande zijden met spiegelglas is bekleed. Alles wordt tot in het oneindige weerspiegeld, op een duizelingwekkende manier. Archizoom maakt ook een model op ware grootte: een spiegelende ruimte met kolommen, een motorfiets, een fornuis, een tent — een oneindige wereld, de herhaling van steeds weer hetzelfde. De architectuur die overblijft is bevrijd van figuratieve, vormelijke of representatieve functies, en lost op. Anders dan bij Hilberseimer en Le Corbusier blijft er van de klassieke architecturale vormgeving van de stad in *No-Stop City* niets meer over.

Het project van Archizoom kan politiek en economisch worden geïnterpreteerd: als een kritiek op het kapitalisme waarin de bouwtechnologie van de fabriek of van het warenhuis — loodsachtige infrastructuur met klimaatregeling, open ruimtes en minimale structuur — wordt aangewend om de aardbol te verstedelijken; als een ruimte waarin enkel gewerkt en gekocht, geproduceerd en geconsumeerd wordt, en waarin het onderscheid tussen huizen en kantoren — cruciaal voor de steden van Hilberseimer en Le Corbusier — is verdwenen. In *No-Stop City* leeft men om te werken, en omgekeerd. Het verschil met de bestaande stad ligt in de intentie van Archizoom om een nieuw niveau van kritisch bewustzijn te introduceren, om een beter begrip van de maatschappij te creëren dat de schone schijn doorbreekt, dat toont hoe de dingen ervoor staan, en dat aanleiding kan geven tot collectief verzet.<sup>24</sup>

Zoals te verwachten is Manfredo Tafuri cynisch over de revolutionaire mogelijkheden van *No-Stop City*. In *Ontwerp en utopie* spreekt hij over 'underground-protest-design' en over de 'uitgekiende "spelen"' van Archizoom, die 'een "zelfbevrijding" propageren door middel van het private gebruik van de verbeelding'.<sup>25</sup> Architecten proberen niet meer in de gebouwde werkelijkheid of in de stadsplanning in te grijpen. Ze maken cultuurproducten — beelden, boeken, teksten, tentoonstellingen — die het denken stimuleren en de wereld bekritisseren. Een nieuw utopisch verlangen lijkt te zijn geboren: als architect een groot publiek bereiken — niet door te bouwen voor de massa maar door de massacultuur te beïnvloeden.

### *Rem Koolhaas, City of the Captive Globe (1972)*

Wie dat als geen ander heeft geprobeerd is de Nederlandse architect Rem Koolhaas. Zijn werkwijze heeft veel gemeen met die van Le Corbusier, al heeft hij de culturele taak van de architect ernstiger genomen door — paradoxaal genoeg — ironische en artistieke projecten te maken die door de psychoanalyse, het structuralisme en het surrealisme zijn beïnvloed. In zijn overzichtswerk *S,M,L,XL* uit 1995 laat Koolhaas zich kritisch over *No-Stop City* van Archizoom uit. De maatschappij reduceren tot één element dat oneindig wordt herhaald — dat is onmogelijk en utopisch, aldus de auteur. Het Italiaanse architectencollectief zal het daar niet helemaal mee eens zijn geweest. Voor de leden 'vertegenwoordigt de utopie zichzelf — niet als een prefiguratie van een alternatief model van het systeem, maar als een kritische hypothese aangaande het systeem zelf'.<sup>26</sup> Volgens Koolhaas moet de totalitaire strengheid van dat systeem niet zo dramatisch worden benadrukt, en ook in de rest van zijn oeuvre probeert hij aan te tonen hoeveel er in de laatmoderne wereld mogelijk is, hoeveel vrijheid er bestaat om aan de verplichte tweedeling tussen produceren en consumeren te ontsnappen. Niet alles is een even oneindige als vervelende weerspiegeling van hetzelfde.

Die optimistische houding blijkt ook uit de *City of the Captive Globe*, een project uit 1972 dat wordt beschreven in het eerste boek van Koolhaas: *Delirious New York. A Retro-Active Manifesto for Manhattan* uit 1978. Zoals de titel aangeeft gaat Koolhaas op zoek naar de principes achter New York, een stad die rationeel en doelbewust lijkt te zijn ontworpen, maar in feite zonder overkoepelend plan tot stand is gekomen. De auteur wil meer bepaald een interpretatie geven van Manhattan zoals dat tussen 1890 en 1940 vorm kreeg — in verschillende, op het eerste gezicht soms moeilijk met elkaar te verzoenen fasen. In het boek van Koolhaas wordt Manhattan retroactief het product van een niet-geformuleerde theorie.<sup>27</sup>

Die theorie komt scherp in één beeld tot uiting in de *City of the Captive Globe*. Net als *No-Stop City* van Archizoom is deze stad een oneindig veld van gelijke elementen. Op elk van de kavels bevindt zich een identieke basis van gepolijste steen. Op elke basis staat een gebouw dat een bepaalde waarde of filosofie belichaamt; Koolhaas noemt ze 'ideologische laboratoria'. Zo is er een sokkel met torens uit het *Plan Voisin* van Le Corbusier, maar er zijn ook verwijzingen

naar het werk van Dalí, El Lissitzky, Mies van der Rohe en Malevitsj, en naar de Berlijnse Muur. De eenheid van de stad is compleet, maar die eenheid staat heterogeniteit niet in de weg, integendeel. Het grid biedt juist een garantie op pluralisme, meerduidigheid en confrontatie. In tegenstelling tot *No-Stop City* heeft de *City of the Captive Globe* een centrum: een kubusvormige krater waarin de aarde gevangen zit. Hij staat symbool voor de status van Manhattan als 'enorme incubator van de wereld'. Het hele project geeft duidelijk Koolhaas' houding tegenover de geschiedenis aan. Er zitten dan misschien geen nieuwe denkmethoden aan te komen, we kunnen verder met oude avant-gardistische theorieën die hun potentieel nog niet onthuld hebben.

Toch is het optimisme van Koolhaas — zoals wel vaker — van pessimisme doortrokken. Als verschillen en afwijkingen, contrasten en uitzonderingen op een systematische manier in de stad worden tentoongesteld, kan er dan nog van verandering en verschil sprake zijn? Maakt het iets uit wat er in de 'enclaves' gebeurt als de stad en het grid er niet wezenlijk door veranderen? Bij nader toezien biedt het vroege project van Koolhaas een visionaire én realistische visie op de stad van het eind van de twintigste en het begin van de eenentwintigste eeuw. De *City of the Captive Globe* kan inderdaad worden opgevat als een voorspelling van de contemporaine verstedelijking waarin pluralisme, individualisme en diversiteit worden verheerlijkt en overdreven. Confrontatie van uitersten wordt in dat geval een nevenschikking die op onbegrip en inhoudsloosheid is gebaseerd.<sup>28</sup> Als alles en iedereen in de stad de aandacht op zichzelf mag richten ontstaat er willekeur, en is de kleinste woning niet meer van een stadhuis of een spectaculair shoppingcenter te onderscheiden. In een geïndividualiseerde samenleving waarin mensen op onverschillige, ja zelfs vijandige wijze de ruimte met elkaar moeten delen, speelt architectuur geen rol meer.

### *Europakruispunt, Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (1976)*

De vier besproken projecten vertegenwoordigen de vlucht vooruit. Ze zijn ontwikkeld in de jaren twintig en de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw; de eerste twee worden van de laatste twee door de Tweede Wereldoorlog gescheiden. Die heeft veel idea-

lisme in realisme doen omslaan en talloze stedenbouwkundigen tot 'papieren architecten' gemaakt. Hoe dan ook proberen Le Corbusier, Hilberseimer, Archizoom en Koolhaas stuk voor stuk de grootstedelijke conditie te onthullen en te versterken — verlost van ongezonde illusies en machteloze tradities. Er bestaat evenwel een andere manier om met het probleem van de stad om te gaan. Het vertrekpunt is niet heel anders, het doel en de methode zijn dat wel. Tafuri vat deze alternatieve, eerder conservatieve aanpak als volgt samen:

De angstige revolte tegen de 'onmenselijkheid van de metropool' die door de geldstroom gedomineerd wordt, is niets anders dan nostalgie, afwijzing van de organisatievormen van het meest ontwikkelde niveau van het kapitalisme, niets dan een regressief verlangen naar de kindertijd van de mensheid.<sup>29</sup>

Het is weinig bekend dat er in het centrum van Brussel een plek bestaat die gedeeltelijk de uitkomst van deze aanpak is: het Europakruispunt of het Carrefour de l'Europe vlak bij het Centraal Station. Voor dat kruispunt zijn uiteenlopende ontwerpen gemaakt die het denken over de stad aan het eind van de twintigste eeuw weergeven; in vergelijking met de eerder besproken projecten zijn ze lokaal en kleinschalig.

Het Europakruispunt ontstaat als stedelijke leegte in de jaren vijftig. Die leegte is het gevolg van de aanleg van de treinverbinding tussen het Noord- en het Zuidstation. Die treinverbinding zorgt ervoor dat er in 1954, in de aanloop naar de Wereldtentoonstelling, zes ondergrondse sporen het stadscentrum bereiken. De historische bebouwing heeft moeten wijken om de constructie van tunnels mogelijk te maken. Voor de ingang van het Centraal Station verrijst een gigantische open ruimte die de vorm van een driehoek heeft en die heel ambitieus de naam Europakruispunt meekrijgt. In 1967 wordt die plek door de Belgische overheid voor 99 jaar verhuurd aan de Société Anonyme Parking Grand-Place — een bedrijfje dat het terrein in een parkeerplaats met tankstation omtovert. Maar vanaf het eind van de jaren zestig worden er voor het Europakruispunt plannen gemaakt. Zij vormen een reactie tegen de grootschalige, opportunistische bouwprogramma's die vanaf de jaren vijftig gemeengoed zijn geworden: modernistische, generische en functionele kantoorgebouwen,



die weinig of geen rekening houden met de geschiedenis van de stad. In 1968 wordt het Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU) opgericht, een Brusselse studie- en actiegroep die wil strijden voor het recht om te wonen in de stad en sterk de klemtoon legt op de kwaliteit van het stadsleven. Hoofdrolspelers zijn Maurice Culot en Léon Krier.

De kritiek van ARAU op het volstrekte gebrek aan beleid zet het stadsbestuur er in 1970 toe aan een wedstrijd voor het Europakruispunt te organiseren. Pas in 1975 wordt er een project geselecteerd, dat bestaat uit een groenzone en een wandelpad van de Grote Markt tot aan het Centraal Station, met enkele gebouwen op menselijke schaal. In 1976 presenteert ARAU een tegenvoorstel. Het wordt een sleutelproject in de verbeelding van Brussel maar ook van de Europese stad. Kleinschalige woonblokken domineren een collage van gebouwfragmenten die met bomen en negentiende-eeuws stedelijk meubilair aan elkaar zijn gelijmd. De architectuur is historiserend — trapgevels met kolommen, puntaken, kleine ramen — en suggereert een historisch accuraat maar democratisch-eclectisch ontwerpproces. Het resultaat is een pastiche van een negentiende-eeuws provinciaal stadje op maat van de wandelende bourgeois, in een wereld zonder auto's en metro's.

Lange tijd gebeurt er niets. Het centrum van Europa blijft een autopark met tankstation. Pas in 1984 keurt het stadsbestuur een ontwikkelingsplan goed dat door het populair geworden ontwerp van ARAU is beïnvloed, maar tegelijk ook op een reconstructie van het inmiddels vernietigde stadsweefsel is gebaseerd. Tussen 1985 en 1995 raakt het Europakruispunt met bebouwing opgevuld. ARAU heeft een belangrijk doel verwezenlijkt: anonieme kantoorgebouwen zijn vermeden. Maar de pseudo-neo-Vlaamse-renaissancearchitectuur die tot stand komt, wordt niet ingevuld met woningen, wel met hotelketens. De utopie om de stad in de tijd te bevriezen en als traditioneel woongebied te behouden, wordt gretig aangewend voor *city branding* en toeristische ontplooiing.

### *Europakruispunt, Team Hoogpoort (1983)*

Tussen 1976 en 1996 — tussen de presentatie van het alternatief van ARAU en de inwijding van wat nu Hilton Brussels Grand Place heet — worden er voor het Europakruispunt nieuwe projecten gemaakt. In 1983 schrijft de Koninklijke Academie van België precies

voor deze plek de driejaarlijkse Bonduellerwedstrijd voor jonge architecten uit. Bijna alle deelnemers concentreren zich op de — min of meer theatrale — enscenering van de overgang van het Centraal Station naar de Grote Markt door middel van openingen in gebouwenblokken, een hellend park of zelfs een gigantisch operagebouw. Eén voorstel is anders, en het wordt door de jury als een grap van de hand gedaan. Een groep jonge architecten — later bekende namen als Stéphane Beel, Xaveer De Geyter, Willem Jan Neutelings en Arjan Karssenberg — werken voor de gelegenheid samen als Team Hoogpoort, zo genoemd naar de straat in Gent waar ze vergaderen. De titel van hun project: 'De driehoek als *objet trouvé*'.

Het project bestaat uit tien pagina's met een verklarende tekst, handgemaakte schetsen en twee collages. Het team stelt 'minimale acties met een maximale efficiëntie' voor die de bestaande driehoek tot 'stadsfoyer' omvormen en die de contrasterende elementen van de plek niet verzachten maar juist versterken. De zijden van de driehoek vervullen de functie van toegangsgevel tot bestaande of nieuwe activiteiten van vooral recreatieve aard: een lounge, een park, een casino, een hotel, en een golfslag- of stoombad. De infrastructurele ruimtes onder het Centraal Station worden tot op het grondniveau opengemaakt. Bestaande publieke gebouwen worden langs de kelderderdieping toegankelijk vanaf het driehoekige plein. Het ondergrondse treinverkeer wordt op sommige plaatsen zichtbaar, bijvoorbeeld in een opening vlak voor de Sint-Goedelekathedraal. Langs de rand van de driehoek worden drie torens en een horizontaal publiek gebouw opgetrokken. Het plein wordt uitgerust met elementen die als een grid zijn georganiseerd, zoals ticketshops, krantenwinkels, kunstwerken, toiletten en fontein. Team Hoogpoort maakt ook enkele cartooneske tekeningen, die niet zozeer gebouwen tonen als wel de complexe en tegenstrijdige activiteiten die kenmerkend zullen worden voor het Europakruispunt en voor het bruisende, ongedwongen stadsleven.

In tegenstelling tot het plan van ARAU is er in het project van team Hoogpoort geen plaats voor monofunctioneel wonen. Het ontworpen plein wordt integraal ingenomen door mensen die voortdurend op zoek zijn naar nieuwe activiteiten en verstrooiingen. Het idealisme van vorige generaties architecten die traditionele waarden in de stad trachtten te verdedigen, wordt vervangen door het ideaal van de zorgeloze, moderne en opwindende metropool. Architec-

tuurcriticus Geert Bekaert verwelkomt het plan van Team Hoogpoort als een nieuw begin voor de Belgische architectuur, die het veelkleurige en gevarieerde stadsleven niet langer nostalgisch bestrijdt maar het — eindelijk — enthousiast omarmt. Dit is

een radicale afrekening met de oubollige voorstellingen van een stedelijke bewoonbaarheid die geen aansluiting meer heeft op de actuele werkelijkheid en in het algemeen met de opvattingen van architectuur als smaakvolle stadsverfraaiing. [...] De bestaande leegte wordt niet alleen open gelaten, maar nog geaccentueerd door er enkele paviljoentjes op te improviseren en ze te omgeven met hoge torens en lange woonblokken in een polemische vorm die opkwam voor een herstel van de modernistische traditie. Door hun aanpak plaatste het Hoogpoortteam de architectuur weer op de publieke agenda als een inspirerend deel van het actuele leven.<sup>30</sup>

Bekaerts commentaar sluit goed aan bij eigentijdse ideeën over de westerse stad. Die worden in 1986 kernachtig geformuleerd door de Oostenrijkse architect Laurids Ortner: 'Anders dan in de visioenen van Le Corbusiers generatie is niet de mens maar het aan eigen wetten gehoorzamende ontwikkelingsproces de maat der dingen geworden. [...] Het is niet de mens waaraan de omgeving wordt aangepast, maar het is de mens die zich aan de omgeving moet aanpassen.'<sup>31</sup> De romantiek van het denken over de ideale stad is verdwenen, al blijft er in de vertolkte houding een restje utopie over. De ontwikkeling van het Europakruispunt toont het aan: zelfs al denkt een architect illusieloos de loop der dingen te stimuleren, dan nog komt het beeld van de stad steeds weer op een andere manier tot stand.

### *Carrefour de l'Europe, Xaveer De Geyter Architecten (1998)*

In 1997 schrijft het Brusselse stadsbestuur opnieuw een wedstrijd uit — ditmaal voor de 'aankleding' van de Keizerinlaan (de boulevard tussen kathedraal, Centraal Station en Kunstberg) en de noordelijke rand van het Europakruispunt. Eén lid van Team Hoogpoort neemt er samen met zijn bureau aan deel: Xaveer De Geyter. Werd in het voorstel van 1983 het water op schier Bijbelse wijze uit

elkaar gedreven om leegte voor verschillende activiteiten te creëren, in het nieuwe project wordt alles als in een zondvloed overspoeld: maximale densiteit wordt nagestreefd; die wordt zo hoog opgevoerd dat de interventie van de architect in het stadsweefsel verdwijnt. In de wedstrijdfinale moet De Geyter het afleggen tegen de Parijse architect Alain Sarfati. Zijn voorstel wordt geselecteerd en — in gewijzigde vorm, in verschillende etappes — uitgevoerd. Het plan van Sarfati is cosmetisch, op een haast komische manier. Hij stelt voor om op elke open plek groen te planten — het aantal bomen zal voor het Warandepark niet moeten onderdoen. Het ronde plein voor de ingang van het Centraal Station krijgt een zwevend aureool op zwart-wit gestreepte palen. De Geyter stelt net het omgekeerde voor: de Keizerinlaan wordt niet gearticuleerd maar zal verdwijnen en worden vervangen door een superblok vol tegenstrijdige functies onder, op en boven de grond. In de projectbeschrijving is er sprake van 'hyperrealistische uitgangspunten': bestaande gebouwen worden hergebruikt; uitzichten worden gerespecteerd; een busstation wordt geïntegreerd; de ondergrondse ruimtes en verkeersstromen worden ontsloten, en er komen zelfs woningen in het Centraal Station.

Dit lijkt wel het plan van een ambitieuze speculant die alle resterende leegte opvult, en op een extreme manier de densiteit en de functievermenging opvoert. Er is inderdaad sprake van 'amnestie' voor, ja zelfs van overidentificatie met de processen en de mechanismen van de hedendaagse stad. Tegelijk worden die uit de handen van een anoniem systeem genomen. Het gaat dan ook om een project dat door één architectenbureau is ontwikkeld. Dat dient zich weliswaar als een ontwikkelingsplan aan. Zeker in een politiek complexe stad als Brussel, waar beslissingen en projecten op allerlei manieren worden vertraagd en tegengewerkt, kan niet alles van meet af aan worden vastgelegd: 'Het is te vroeg om de resterende ruimtes aan te kleden', zo lezen we in de toelichting van De Geyter. Toch is en blijft het de taak van de architect om — tegen beter weten in — het beeld van de stad in de toekomst te projecteren.

### *Europakruispunt, The Berlage Institute / Dogma (2005)*

En nog is het verhaal over het Europakruispunt niet afgelopen. Het recentste ontwerp voor deze plek wordt in 2005 gemaakt aan het Berlage Instituut, een Rotterdamse school voor voortgezet architec-



tuuronderwijs. Het project vindt zijn neerslag in de studie *Brussels. A Manifesto. Towards the Capital of Europe*. In 2007 worden de resultaten in Bozar getoond, samen met voorstellen voor belangrijke plekken als het Europees parlement, de Kanaalzone en de Josaphatwijk. Grote delen van de stad worden afgebroken en vervangen door gebouwen en pleinen die deel uitmaken van een Brussel dat zijn rol als politieke hoofdstad van Europa voor het eerst ernstig neemt. Ook op het Europakruispunt wordt fors ingegrepen. Toevoegingen van voor 1970 worden vervangen door een soort stadspoort die handig gebruikmaakt van het hoogteverschil en dienstdoet als de zetel van de regionale overheden. Tussen twee kantoorschijven wordt een publiek toegankelijk balkon geconstrueerd, met een uitzicht op het zuiden van de stad dat doet denken aan de Brusselse panorama's voor het Justitiepaleis of de Congreskolom.

Met dit voorstel keert het idealisme volop terug in de stadsverbeelding; het contrast met de voorgaande projecten is dan ook groot. Architectuur en stadsontwerp worden niet meer ingezet om bestaande ontwikkelingen op te sporen en realistisch te begeleiden, maar om integendeel op kritische wijze een politiek geïnspireerd project te lanceren dat niet overeenkomt met wat algemeen als de toekomst van Brussel wordt voorspeld. Net als het project van ARAU heeft ook dit voorstel een pedagogische en utopische inslag. Het gaat er echter niet langer om privaat wonen veilig te stellen, wel om een stedelijk bestaan te creëren dat burgers onderdeel maakt van een groter collectief, een stedelijk bestaan dat door politieke conflicten en monumentaal zichtbare instituties wordt gedomineerd én versterkt.

De initiatiefnemer en theoreticus achter het ontwerp van 2005 is de Italiaanse architect Pier Vittorio Aureli die in Brussel en Londen werkzaam is en die samen met Martino Tattana het prestigieuze architectenbureau Dogma leidt. Volgens Aureli is er opnieuw behoefte aan een theorie voor de stad met een hoofdletter T. Zo'n Theorie moet langetermijnverantwoordelijkheden en solide categorieën vastleggen. Zo pleit hij voor verzet tegen de ontwikkeling van de hedendaagse stad tot een neutrale, volstrekt apolitieke, commerciële en dus nooit echt publieke zone, waarin een stedeling geen bewuste burger kan zijn, maar een egocentrische consument wordt.<sup>32</sup>

*City Walls. A Grammar for the City, Dogma & Office Kersten Geers David Van Severen (2005)*

Hoe zo'n stad er zou kunnen uitzien blijkt ook uit *City Walls. A Grammar for the City*. Het gaat om een ontwerp dat in 2005 door Dogma in nauwe samenwerking met het Brusselse architectuurbureau Office Kersten Geers David Van Severen werd ingestuurd voor een prijsvraag van de Zuid-Koreaanse overheid. Die wilde zo'n honderd kilometer ten zuiden van het overbevolkte Seoul een multifunctionele bestuursstad bouwen; een groot deel van de staatsinstellingen zouden daarnaartoe verhuizen. Het ontwerp van Dogma & Office kan worden opgevat als een kruising tussen het werk van Archizoom en Hilberseimer, of dat van Koolhaas en Le Corbusier. Er is sprake van een theoretisch principe dat oneindig kan worden uitgebreid, maar op een materiële en tastbare manier met simpele architecturale elementen wordt uitgewerkt. Net als Le Corbusier willen Dogma & Office de klassieke straat uit de stad schrappen. Ze wensen geen stad van straten of bouwblokken te creëren, maar een stad van muren die een kruis vormen en die gebouwen worden dankzij hun afmetingen: 200 meter lang en 20 meter hoog. Het grid dat ontstaat is niet volstrekt regelmatig. Het bestaande landschap — een rivier, hoogteverschillen, een vallei — kan muren doen verdwijnen. Hier en daar is het grid niet af en vallen er gaten. Ook kan er een lijn worden getrokken die van het patroon afwijkt en bijvoorbeeld kamers met elkaar verbindt, al blijft de orthogonale logica van het plan wel gerespecteerd. Auto's zijn er niet. De stadsrand wordt bepaald door een ring van publiek transport: autoverkeer van buiten de stad wordt verbonden met een netwerk van metro's en treinen.

Overigens hebben de architecten hun interventies niet gedetailleerd en ingevuld, zo blijkt uit de tekeningen die ze schetsen. De muren zijn witte vlakken die als het ware uit het papier zijn uitgesneden. Wat wel gedetailleerd en fotografisch wordt weergegeven, is het chaotische programma dat dankzij de muren zelf tot stand komt: de onvoorspelbare ontwikkelingen binnen de stedelijke kamers. Architectuur maakt ruimtes, en verdwijnt vervolgens naar de achtergrond zonder visueel of vormelijk spektakel te tonen. De architect beperkt zich tot basisprincipes en tot de eeuwenoude elementen van kamer en muur — zelfs op het niveau van de stad. Maar in die nederigheid schuilt ook een grote en dwingende kracht.

Met hun ontwerp wonnen Dogma & Office de eerste prijs, al moesten ze die wel met vier andere bureaus delen. De overheid koos er dan ook voor de ontwikkeling van de nieuwe stad op een meer liberale, gefragmenteerde manier te organiseren. Het resultaat is sinds enkele jaren een stad met een regelmatig infrastructureel netwerk maar met een grillig, chaotisch landschap en een spectaculaire architectuur die nauwelijks afwijkt van een stad als Dubai. Het project *City Walls* toont een alternatief dat op een duidelijke orde is gebaseerd en toch ook wanorde toelaat — een alternatief dat in de huidige wereld niet kan en mag worden gerealiseerd.<sup>33</sup>

### *Jonction Brussel, Xaveer De Geyter Architecten (2012)*

Met die laatste opmerking is misschien wel het belangrijkste kenmerk van de hedendaagse, al dan niet utopische stadsverbeelding aangeduid: het gaat om een denken dat uitermate eigentijds en tegelijk haast onmogelijk wereldvreemd is. Wat evident aanwezig is, wordt uitgewerkt; wat schrijnend afwezig is, wordt benadrukt: juist in die combinatie liggen de uitdaging, de kritiek, de verrassing en de opwindende met het zoeken naar een alternatieve stad gepaard kunnen gaan. Het gaat al gauw niet meer om een andere stad, maar om een andere wereld en een andere manier van leven. Dit wordt kernachtig en schitterend verbeeld in het project *Jonction* van Xaveer De Geyter Architecten. Het kwam tot stand op initiatief van de stichtingen Recyclart en Congres, en kreeg de steun van Olivier Bastin, toenmalig Bouwmeester van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Samen met het werk van drie andere bureaus werd het in Bozar — op wandtapijten — tentoongesteld onder de titel *4 visies op de Noord-Zuidverbinding*. Het probleem van die verbinding is bekend en brandend actueel: door de hoge concentratie van het nationale treinverkeer en de trechterhals van het Centraal Station is ze hopeloos verzadigd. De toelichting bij het project sluit af met een merkwaardige zin: 'In het licht van deze structurele moeilijkheden en de huidige bedreiging voor de integriteit van het koninkrijk is het nog maar de vraag of er zoveel lijnen door de hoofdstad moeten lopen om de regio's met elkaar te verbinden.' De oplossing van De Geyter is eenvoudig en radicaal: de Noord-Zuidverbinding wordt uitgebreid met een Oost-Westverbinding, die zich in het oosten onder de Kunstberg boort in de richting van de stations Luxemburg en Schuman, en die

in het westen de lager gelegen stad in de vorm van een viaduct overspant. 'Het ontwerp is zo doortastend dat je nauwelijks kunt bepalen of het geen utopisch fantasma is', zo luidde de veelzeggende commentaar van Pieter T'Jonck in *De Morgen*.<sup>34</sup>

Toch moeten we zo'n bepaling trachten te geven, want die maakt duidelijk wat er vandaag volgens de heersende opvattingen niet meer denkbaar is, én wat er allemaal mogelijk is als men maar bereid is het 'onmogelijke' te bedenken. Nee dus: het ontwerp van De Geyter is helemaal níét van deze tijd. Voor radicale veranderingen, voor groot-schalige infrastructuurwerken bestaat er geen maatschappelijk draagvlak. De culturele en psychologische angst voor ondertunneling en overbrugging (en voor de ruimtes die daardoor ontstaan) is te groot. Het project vraagt geld en aandacht voor een openbaarvervoersmiddel dat velen als achterhaald beschouwen en hoe dan ook nooit gebruiken. Men vooronderstelt een politieke consensus en een daadkracht die al bij voorbaat lijken te zullen worden ondermijnd door de hysterische, sterk gemediatiseerde reacties die zo'n realisatie wel met zich mee moet brengen. Men doet alsof Brussel werkelijk de hoofdstad van België en Europa is, en dus mag worden gebruikt om het treinverkeer te verbeteren. En men negeert het feit dat — zoals het in de begeleidende brochure als een natuurwet wordt geconstateerd — Brussel een probleem is waar niemand raad mee weet, een plaats die sommigen liefst zien verdwijnen — samen met het land waarvan het de hoofdstad is...

Toch is *Jonction* van De Geyter ook helemaal van en — vooral — voor deze tijd. Het project toont hoe België samen met Brussel op talloze vlakken een schitterend functionerend land in het hart van Europa zou kunnen zijn. De stedelijke ruimte wordt ingericht op basis van een gemeenschappelijk project van miljoenen mensen — een project dat als zodanig nog niet bestaat maar er nu net door in het leven wordt geroepen. Dat overbrugde of ondertunnelde ruimtes leefbaar zijn wordt als vanzelfsprekend aangenomen juist vanwege de betekenissen, functies en activiteiten die zulke plekken creëren. De integriteit van een koninkrijk (en zelfs van een werelddeel) wordt bewezen — niet door die vast te stellen of te zwak te bevinden, maar juist door die te realiseren: eenvoudigweg door de mobiliteit van Belgen (en ruimer van Europeanen) op een rationele, functionele, maar tegelijk ook fabelachtige en zelfs mythische manier te organiseren. Het ontwerp fungeert, kortom, als een weegschaal waarop actuele maat-

schappelijke veronderstellingen en taboes kunnen worden afgewogen tegen rationele oplossingen en schitterende toekomstmogelijkheden, die op een ontstellend eenvoudige en ruimtelijke manier binnen handbereik liggen. Het is een verbeelding van de stad die nogmaals bewijst hoe het collectieve geluk van mensen door hun ruimtelijke omgeving wordt bepaald, maar die meteen ook toont dat deze ruimte nauwelijks kan worden beïnvloed. We kunnen niet anders dan — in goede utopische traditie — geloven dat dit een toestand van voorbijgaande aard is.

## HET MOMENT MORUS. UTOPIA IN HET LICHT VAN DE 'NIEUWE OMHEININGEN' VAN HET GEMEENGOED

LIEVEN DE CAUTER

Sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw worden we overspoeld door een golf van privatiseringen en hebben we te maken met een steeds verder opgevoerde algehele 'vermarkting'. Tegelijk — maar ongetwijfeld ook juist daardoor — werd rond de eeuwwende het belang van het gemeenschappelijke en van het gemeengoed herontdekt: men is tot het besef gekomen dat het ecosysteem, onze kennis en onze voorzieningen als gemeengoed bedreigd worden. Deze herontdekking van 'het gemene' vormt inmiddels een heuse constellatie: we vinden haar terug in het wetenschappelijk onderzoek dat door Nobelprijswinnares Elinor Ostrom in gang werd gezet, in de zogenaamde opensourcebeweging, in de andersglobaliseringsbeweging en in het stadsactivisme dat stadstuinieren, 'repair cafés' en andere initiatieven ontwikkelt.

In dit essay wil ik het boek *Utopia* van Thomas More herlezen vanuit deze twee recente fenomenen, die nauw met elkaar samenhangen: de golf van privatiseringen, die men in het spoor van More 'de tweede golf van *enclosures*' heeft genoemd, en de zogenaamde 'herontdekking van het gemeengoed of de *commons*'. Deze herlezing van het boek *Utopia* leidt tot een herdefinitie van het begrip utopie, tot een vraag om aandacht voor kleinschalige praktijken van 'vergemeenschappelijking' en ten slotte ook tot een pleidooi voor een internationale rechtsorde in het teken van het gemeengoed. Want reeds More bestempelde *enclosures* — economische toe-eigeningen, omheiningen of afsluitingen van dat gemeengoed — als een misdaad.

### *De misdaad van de enclosures*

Is het mogelijk dat men het boek *Utopia* vijf eeuwen lang verkeerd heeft gelezen? Dat is een wat overtrokken manier om de vraag te stellen waarom het eerste deel van het werk steeds zo weinig aandacht heeft gekregen. Nochtans bevat dat eerste deel de sleutel tot